



112  
7-1  
10-1  
10-1



BULK RATE  
U.S. postage  
PAID  
Boston, Mass  
Permit No. 5

Journal Publishing Co.  
22

# SOUTHWEST CORRIDOR PROJECT NEWSLETTER



Announcing the grant: Senators Brooke and Kennedy with Secretary of Transportation Brock Adams, in front of the "Stop I-95, People before highways" sign on Columbus Ave.

## CORRIDOR NEWS no. 7

Published by the Massachusetts Bay Transportation Authority  
October 1978.

Contents:	P 2	PRELIMINARY PARKLAND PLAN
	P 3	MINTON STREET DECK, PARKLAND MANAGEMENT ADVISORY COMMITTEE ARTIFACT STUDY
	P 4	SYSTEM-WIDE DESIGN ELEMENTS
	P 5	EDUCATIONAL TRAINING PROGRAM
	P 6,7	SURVEYING
	P 8	BUILDING SOUTH COVE TUNNEL
	P 9	NEIGHBORHOOD COMMITTEE REPORTS
	P 10, 11	EN ESPAÑOL: UN RESUMEN DE LOS ARTICULOS PRINCIPALES

# SWCP GRANTED \$669 M

Approval of the \$669 Million Southwest Corridor Project's transportation components and award of a \$44,675,000 grant to cover the first year of construction was announced in Boston on Friday, August 11, 1978, by U.S. Secretary of Transportation Brock Adams.

Secretary Adams made the announcement at a news conference held on corridor land next to the railroad embankment at New Heath Street. This land was cleared for I-95 in the late 1960's.

Many residents and community leaders who have worked on Orange Line planning since the early 1970's were on hand to greet Secretary Adams: Senator Edward Brooke, Senator Edward Kennedy, state Secretary of Transportation Fred Salvucci, MBTA Chairman Robert Kiley, Corridor Project Manager Anthony Pangaro, City Councillor Larry DiCara, Deputy Mayor Jeep Jones, and State Representatives Mel King, Mary Goode, Louis Nickinello, and James Craven.

Chairman Kiley said, "The Southwest Corridor Project is the largest ever approved for the MBTA and one of the largest approved nationally. Not only will the Orange Line Relocation Project mean a rejuvenation of the area where the City's greatest concentration of minority peoples live; it will generate jobs for these same citizens."

The project represents a fulfillment of dreams, and rewards the hard work of Corridor residents who had a better idea for their

neighborhoods than an expressway. The project is a major realization of Governor Dukakis' urban policy. Some 18,000 man-years of construction jobs will be generated during the five-year construction period prior to the opening of service on the new tracks. The Project has already generated, and will continue to generate, the investment of millions of dollars in public and private funds in new industrial and commercial areas.

## 29 Finish SWCP Training Program

On Thursday, August 31, 1978, the first group of young Corridor residents to participate in the Educational Training Program "graduated". Joy, Pride and excitement filled the air as students, parents and friends arrived at the Harriet Tubman House on Columbus Avenue. Guests, consulting firm staff and MBTA officials enjoyed refreshments as they viewed the models, maps and slide shows produced by the students this summer.

Anthony Pangaro, SWC Project Manager, opened the ceremony as he welcomed those

present while expressing pleasure with the students' achievement. Ms. Jaci Hall of Wallace, Floyd, Ellenzweig, Moore, Inc., presented a slide show explaining the scope, structure, staffing and activities encompassing the Summer Program.

State Secretary of Transportation, Fred Salvucci, stated that physical improvements in the city are important but that the social well-being of the people is the most important factor of all. Salvucci further explained that he viewed the Educational Training Program as an example of how physical improvements can successfully and meaningfully incorporate the participation of those affected

by a major construction project.

Each "graduate" was featured in a slide show during the awarding of "Certificates of Completion" by MBTA Chairman Robert Kiley and Program Coordinator Rodney Jackson.

Lydia Mercado of WFEM narrated the slide show giving profiles of each student and personal experiences from the summer. (continued on p. 5)

## 29 Terminan Programa Adiestramiento

El jueves 31 de octubre de 1978 se "graduó" el primer grupo de estudiantes jóvenes del Programa de Adiestramiento Educativo del Corredor del Suroeste. Con orgullo y alegría, los estudiantes, acompañados de sus familiares y amigos llegaron a la Harriett Tubman House en la avenida Columbus. Los estudiantes, invitados, empleados de las firmas de asesores técnicos, y oficiales del MBTA tomaron refrescos (continúa en la pág. 7)

Southwest Corridor Project Newsletter  
October, 1978

I want to receive the Corridor News  
Name \_\_\_\_\_  
Address \_\_\_\_\_  
City \_\_\_\_\_ Zip \_\_\_\_\_

Mail to:  
Wallace, Floyd, Ellenzweig, Moore, Inc.  
65 Winthrop Street,  
Cambridge, Massachusetts, 02138

# PARKLAND

A Preliminary Parkland Plan has been developed from the public review of individual station area open space plans. The plans will be used by the Section Landscape Architects, Section Engineers, and the Station Architects in the development of detailed plans for implementation of the Corridor Parkland and the structures which support or adjoin it.

The Plan is actually a set of four plans which can be described as:

1) Illustrative Plan (see figure 1), which shows the plantings, path system, recreational facilities, lighting system, park furniture, and other major features of both the Park and its adjacent areas;

2) A Mass Grading Plan (see Figure 2), in which the elevation and shape of the proposed earth, paving, and walltop surfaces are identified. This plan is very important for the Project's engineers and architects, as well as the landscape architects, since wall heights, the junctures of parkland slopes and streets or sidewalks, and other important Corridor features can now be more accurately determined. From the information provided on this portion of the Plan, the Section Landscape Architects will develop more specific grading plans for the finished surfaces of the Park;

3) An Irrigation Plan, which defines the kinds of sprinkler and hose attachment systems needed for the Corridor Parkland and identifies the areas of the Park where each of these systems are required; and

4) A Parkland Development Staging Plan, which identifies areas of the Corridor recommended for:

a) temporary landscaping-- to screen some areas of heavy construction and provide some recreational space until the full Park can be developed;

b) interim landscaping--for development parcels, to allow them to become both attractive and recreationally useful until development takes place;

c) Parkland which can be developed and completed before road and rail construction is finished and

d) Parkland which must wait until road and rail construction is completed.

In the coming months the consultants will be developing each of these plans in greater detail and reviewing them with residents at SATF meetings.

## en español

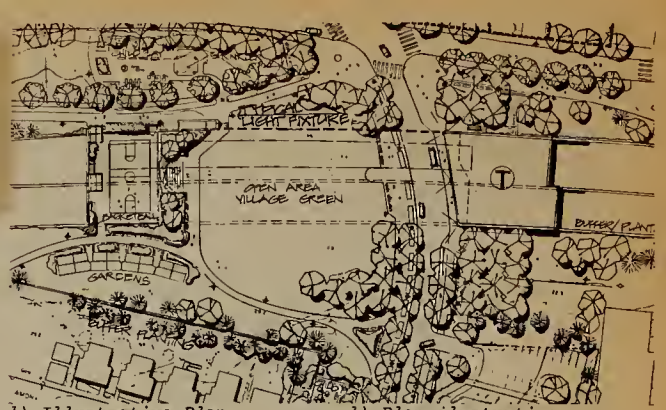
El plan preliminar para parques

Basándose en vistas públicas sobre el diseño de parques de las distintas áreas de estación, el plan preliminar para parques del corredor ha sido preparado por Roy Mann Associates, arquitectos paisajistas. Este plan preliminar servirá de punto de partida para los arquitectos paisajistas, ingenieros y arquitectos que desarrollarán planes detallados para el corredor y para las estructuras que serán parte del sistema de parques o que están adyacentes a éste.

El plan preliminar en realidad consiste de cuatro planes descritos a continuación:

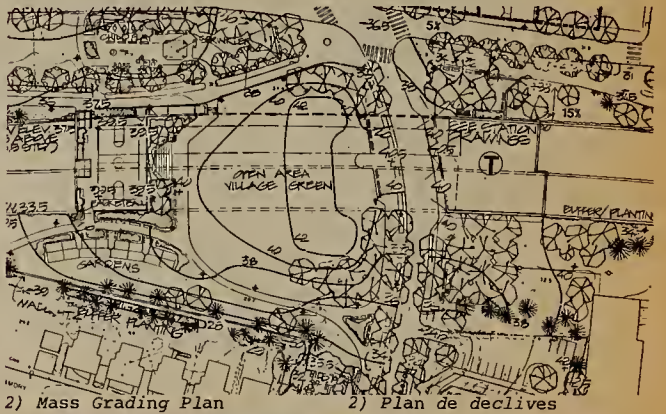
1- Plan ilustrativo: contiene plantas y árboles, el sistema de trillos y caminos, facilidades de recreación, el sistema de iluminación, muebles al aire libre y otros componentes del parque y de las áreas adyacentes.

2- Plan de declives: identifica la elevación y la forma de las superficies de tierra, pavimentos y las paredes principales del sistema de parques. Este plano es de suma importancia para los técnicos que elaborarán el plan de parques, ya que éste determina con más precisión que antes la altura de los muros, el empalme de las calles y aceras con los declives del parque y otros rasgos importantes del diseño. Basándose en la información contenida en esta porción del plan preliminar, los arquitectos paisajistas desarrollarán planes de declives más específicos para las superficies del parque.



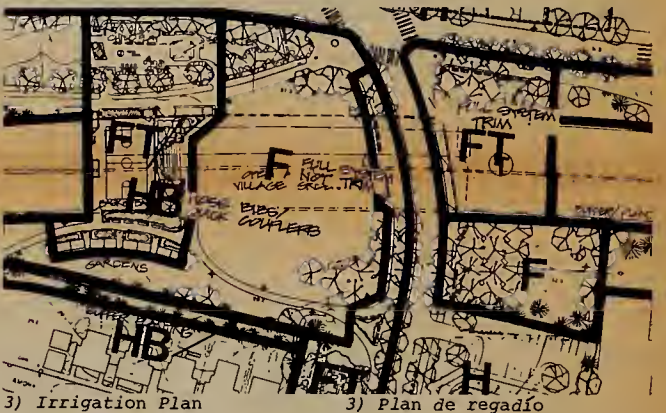
1) Illustrative Plan

1) Plan ilustrativo



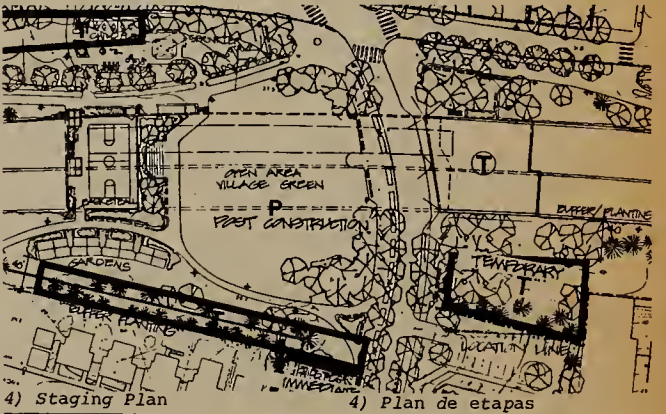
2) Mass Grading Plan

2) Plan de declives



3) Irrigation Plan

3) Plan de regadío



4) Staging Plan

4) Plan de etapas

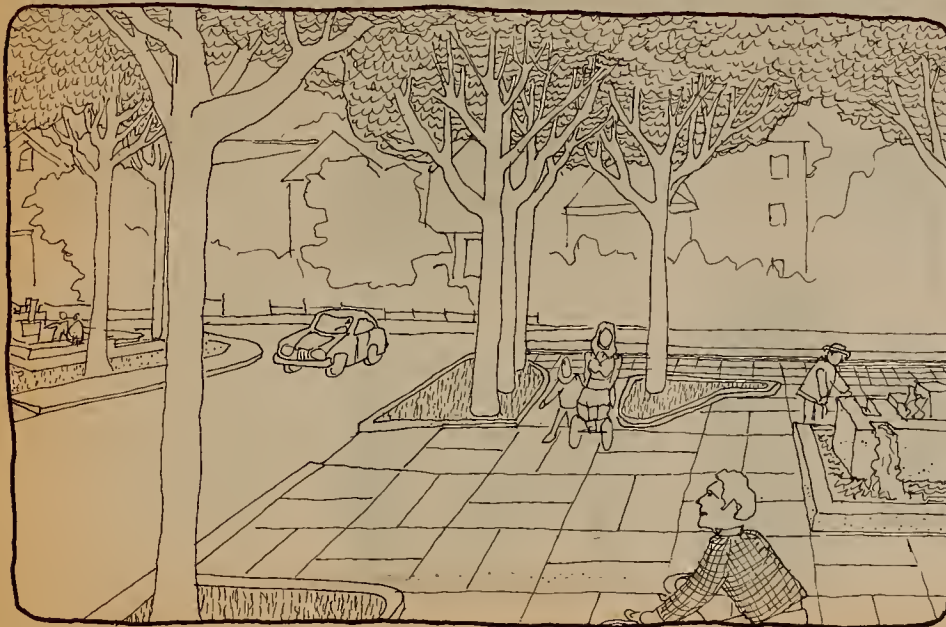
3- Plan de regadío: define los sistemas de regadío por aspersión y por manguera que necesitan en ciertas áreas del parque.

4- Plan de desarrollo por etapas: determina la secuencia de construcción y desa-

rollo del sistema de parques.

Durante los próximos meses los asesores desarrollarán estos planes más detalladamente y los someterán a los comités de estación (SATF) para revisión.

# The Design of the Minton St. Deck



The design of the decked park in the Minton Street - Boylston Street area of Jamaica Plain is a good example of how the SATF process has succeeded in providing Corridor residents with the means for helping to shape the physical future of the Corridor.

Last winter, in response to community concerns over street and pedestrian crossings over the trackway, the SWCP consultants worked up 3 options for Minton Street Extension. The endorsed option, supported by both the Boylston Street and Green Street SATF's, utilized a new crossing location slightly to the north of the original EIS road alignment.

At subsequent SATF meetings, residents critiqued the various options studied for allocation of deck area between the Minton Street and Boylston Street locations, park recreation and open layouts, path alignments, and other questions. After each meeting, the Coordinating Landscape Architects modified the Parkland Plan to reflect resident input and further

consultant review, and returned to the SATF forum for additional comment.

At the final meetings this spring, the parkland plans for the Green and Boylston neighborhoods received strong expressions of support and approval.

The other section of the Corridor can now look to the process for the Boylston Street Deck as a model. The Preliminary Parkland Plan will guide the Section Designers, who will bring their work to each SATF for review on a regular basis.

## Diseño de la Cubierta

El diseño de la cubierta de la vía del tren en el área de las calles Boylston y Minton en Jamaica Plain, es un buen ejemplo de cómo el proceso de los Comités de estación, (SATF) ha logrado envolver a los residentes del Corredor en el diseño físico.

El invierno pasado, los asesores del MBTA, respondiendo a las preocupaciones de la comunidad sobre el cruce

de vehículos y peatones sobre la vía, desarrollaron tres alternativas para la extensión de la calle Minton. La opción seleccionada por los Comités de Boylston y de Green señaló un cruce sobre la vía localizado ligeramente al nordeste del recomendado en el Estudio de Impacto Ambiental.

En reuniones posteriores, los residentes presentaron sus críticas sobre temas tales como la alocaación de terreno de parques entre las áreas de Boylston Street y Minton Street, el diseño de los parques y áreas recreativas, la ruta de los trillos y caminos, etc. Después de cada reunión, los coordinadores de arquitectura paisajista modificaron el plan de parques para reflejar los comentarios de residentes y asesores, y prepararon otro plan para ser revisado de nuevo en los Comités de estación.

En las reuniones finales de esta primavera, los planes de parques para las calles Boylston y Green fueron endosados con entusiasmo por las SATF's.

Estos planes servirán de base para guiar a los asesores y diseñadores que se encargaron de desarrollar planos más detallados para el área bajo consideración.

The MBTA has announced the formation of the Parkland Management Committee to advise the Department of Environmental Management (DEM) and the MBTA on the management and theme for the Southwest Corridor Parkland.

The Committee is a corridor-wide group which will function as a forum for discussion of issues and policies related to the operation, management, and maintenance of the SWCP Parkland. The Committee will meet approximately every six weeks, starting in October. Since management issues are the primary concern of the committee, Parkland design issues will continue to be discussed at the SATF's.

Membership of the Committee is composed of representatives from the three Neighborhood Committees and the eight SATF moderators who will work with the MBTA/SWCP Project Manager, the DEM Chief Planner, the three Section Planners, and representatives from the Coordinating Consultants for Landscape (Roy Mann Associates) and for Community Participation/Planning (Wallace, Floyd, Ellenzweig, Moore, Inc.).

## Comité de parques

El MBTA ha anunciado la formación de un Comité de Administración de Parques para que sirva de enlace entre el Proyecto del Corredor y el Departamento de Administración Ambiental, la agencia estatal que se ocupará de mantener los parques del Corredor.

El Comité servirá como un foro de discusión para trazar la política de operaciones, administración y mantenimiento de los parques del Corredor. Se reunirá cada seis semanas a partir de octubre. Los temas relacionados al diseño de los parques se discutirán primordialmente en los Comités de Areas de Estación (SATF's).

El Comité estará compuesto por un representante de cada una de las tres secciones del Corredor y el moderador de cada una de las ocho SATF's.



Egleston Stair Column

# ARTIFACTS ARTEFACTOS



The Washington Street Elevated and the Penn Central Embankment have been in the Boston Urban Landscape since the turn of the century; Back Bay Station has been around since 1930.

Whatever may be said about their obsolescence, these structures have been etched into the City's memory. Their stair details, copper facades, column capitals, handrails and giant granite blocks are part of Boston's history.

The Southwest Corridor Project, therefore, has made a study of artifacts throughout the Corridor in order to assess the feasibility of re-using some of these elements. The study uses five principal criteria to make this evaluation: Architectural Interest, Sentimental Value, Condition, Ease of Removal, Re-Use Value (quantity, size, and potential uses).

Following is a summary evaluation of some of the artifacts around Dover Station, and examples of the kinds of artifacts being studied throughout the Corridor.

Hopefully, the Corridor will be able to preserve some of these pieces of history.

El tren elevado de la calle Washington y el terraplén de los trenes de Penn Central, paralelo a la Avenida Columbus, han sido parte del paisaje urbano de Boston desde principios de siglo. La estación de Back Bay lo ha sido desde 1930.

Aunque es cierto que estas estructuras se pueden considerar anticuadas, también es cierto que las mismas están grabadas en la memoria colectiva de la ciudad. Sus escaleras, fachadas de cobre, capitales de columnas, pasamanos, y bloques gigantes de granito son todos parte de la historia de Boston.

El Proyecto del Corredor, por lo tanto, ha encomendado un estudio de los artefactos a través del Corredor para evaluar la factibilidad de volver a usar algunos de ellos en la línea nueva.

A continuación se presenta el resumen gráfico de la evaluación de artefactos en la estación de Dover, con ejemplos del tipo de artefactos que se están estudiando a través del Corredor. La firma de Stull Assoc. se encargó de llevar a cabo esta tarea.

Se espera que el Corredor pueda rescatar algunos de estos pedazos de historia.

These two charts, taken from the SWCP Artifact Study, summarize some of the findings at Dover Station.

## LEGEND ARTIFACT MATRIX

SYMBOLIC VALUE	CONDITION	EASE OF REMOVAL	REUSE VALUE	QUANTITY	COMMENTS
●	○	○	○	○	UNIMPORTANT
●	○	○	○	○	OF INTEREST
○	○	○	○	○	NONE
●	○	○	○	○	GOOD
●	○	○	○	○	MARGINAL
○	○	○	○	○	DEFICIENT
●	○	○	○	○	EASILY REMOVED
●	○	○	○	○	DIFFICULT BUT POSSIBLE
○	○	○	○	○	NOT DESIRABLE
●	○	○	○	○	HIGH
●	○	○	○	○	MEDIUM
○	○	○	○	○	NONE

## Station: DOVER

## ARTIFACT MATRIX

STATION ELEMENT /	SYMBOLIC VALUE	CONDITION	EASE OF REMOVAL	REUSE VALUE	QUANTITY	COMMENTS
FACADE:						
North						
South						
East	●	●	○	○	1	
West	●	●	○	○	1	
CANOPY	○	○	○	○		
CANOPY STRUCTURE	○	○	○	○	36	IF CANOPY STRUCTURE IS NOT RELOCATED, COLUMN CAPITALS ARE OF INTEREST.
ORNAMENTAL IRONWORK: Handrails	○	○	○	○	100'	
Lamp Standards	○	○	○	○	20	
Stair Landing	○	○	○	○	1	NORTHEAST ENTRY STAIR
SIGNS						
FURNITURE:	○	○	○	○		
METAL TRIM						
ORNAMENTAL STONEMWORK						
ARTWORK						
OTHER						

Right: A model made by Stull Associates, Inc. in order to study the design of system-wide elements at the platform level. Derecha: Una maqueta construida por la firma de Stull Associates, Inc., para estudiar el diseno de los elementos de linea en las plataformas de las nuevas estaciones.



## System-wide Design Elements

Stull Associates, along with the rest of the consulting team, is developing system-wide designs which will give the Southwest Corridor Project a special image within the overall MBTA system. These elements will occur repeatedly throughout the 8 stations and 5 miles of right of way. The guidelines used in developing the system-wide elements are: In station areas,

that which is above ground (the station lobbies, plazas, etc.) will respond to the local neighborhood's continuity. In the train areas, (the station platform and trackway between stations) elements are to follow a constant design, thus achieving continuity.

Two categories of system-wide elements have been identified: station and line. Station elements con-

sist of those components which relate to the visual form and operational parts of the platform. These include the canopies, stairs, escalators, elevators, benches, windscreens, signs, lighting, starters' booths, switch cabinets and other elements.

Line elements, those components of the trainway which relate to the ride between stations, will also

be consistent for the length of the Corridor. Since these elements will be visible from the Corridor Parkland, from adjacent buildings and from the train, they must be given carefully co-ordinated attention. These elements consist of the retaining walls, fences, portals to bridges and decks, the catenary\* and operational systems (signals, switches, etc.).

## Elementos de Diseño Consistente

Con el propósito de dotar al Corredor del Suroeste con una imagen propia dentro del sistema de tránsito de la MBTA la firma de Stull Assoc. y el equipo de asesores están desarrollando una serie de diseño que serán consistentes a través del Corredor. Estos elementos se repetirán numerosas veces en las 8 estaciones y a través de las 5 millas de vía.

Para desarrollar el di-

seño de estos elementos se usaron los siguientes criterios: en las áreas de las estaciones (lobbies, plazas, etc.) los elementos responden a la continuidad de cada vecindario; en las áreas de los trenes (las plataformas de espera y la vía entre estaciones) los elementos tendrán un diseño consistente. Así, se logrará variedad y continuidad a la misma vez.

Se han identificado dos

tipos de elementos consistentes a través del sistema: elementos de estación y elementos de línea. Los elementos de estación, relacionados a la forma visual y las partes operativas de las plataformas, incluyen pabellones, elevadores, bancos, barreras para viento, señales, alumbrado, gabinetes de interruptores eléctricos, y otros.

Los elementos de línea son aquellos que los pasaje-

ros ven durante el viaje de una estación a otra. Estos son: los muros de retención, cercas y verjas, detalles de los puentes y de la cubierta de la vía, las catenarias\*, y los sistemas operativos, tales como señales, interruptores, etc. Estos elementos serán consistentes a lo largo del corredor, lo que requiere la coordinación del diseño.

## Otorgan \$669 Millones al SWCP

El pasado 11 de agosto de 1978, el Secretario de Transportación de los Estados Unidos, Brock Adams, anunció la aprobación de \$669 millones en fondos federales para los componentes de transportación del Corredor del Suroeste y se le otorgó al proyecto la cantidad de \$44,675,000 para cubrir los gastos del primer año de construcción.

El Secretario Adams hizo este anuncio durante una



El Senador Ed Brooke, el Secretario de Transportación de los EEUU Brock Adams y el Senador Ted Kennedy anuncian la designación de fondos.

conferencia de prensa llevada a cabo al lado del Terraplén de tren, esquina con la calle New Health, en un terreno baldío. Esta área de la ciudad fué demolida en los años 60 para la construcción de la autopista I-95.

Numerosos residentes y líderes comunales que han trabajado en la planificación del corredor estuvieron presentes para recibir al secretario Adams: los senadores Edward Brooke y Edward Kennedy, el Secretario Estatal de Transportación Fred Salrucci, el presidente del MBTA Robert Kiley, Administrador del Corredor Anthony Pangaro, el Canciller Municipal Larry DiCara, el vice-alcaldede Jeep Jones, y los representantes estatales Mel King, Mary Goode, Louis Nickirrello y James Craven.

El proyecto representa la realización de los sueños y el resultado de mucho trabajo invertido por residentes del Corredor que desean para sus vecindarios al-

go mejor que una carretera.

El presupuesto inicial provee \$38 millones en fondos federales para gastos en trabajo de ingeniería y en la adquisición de terrenos. También se incluye la suma de \$2.7 millones para continuar el Programa de Adiestramiento Educativo del Corredor, que le ofrece a jóvenes de 16 a 21 años la oportunidad de una carrera al colocarlos en las oficinas de los arquitectos e ingenieros trabajando en el Corredor. Los restantes \$5,875,000 están destinados a retirar parte de la deuda que el MBTA le debe a UMTA por el Préstamo de Adquisición de Tierras de 1973. Este préstamo le permitió al MBTA comprar 145 millas de vía de tren del antiguo ferrocarril Penn Central; la suma anteriormente mencionada retirará la deuda asumida por la porción entre Forest Hills y South Station.

La parte del presupuesto inicial destinado al MBTA llega a \$11,168,750.

SWCP Granted \$669 Million. (continued from p.1)

cial development, new housing, the new Roxbury Community College, and badly needed recreational facilities for inner-city residents.

The initial project budget is designed to provide \$38.8 million in federal funds toward scheduled engineering and remaining land acquisition costs. Also included is \$2.7 million to continue the Southwest Corridor Educational/Training Program that offers career opportunities to 16-20 year olds by employing them in the offices of the engineers and architects working on the project. The remaining \$5,875,000 of the initial grant will retire the South Station to Forest Hills portion of the 1973 Land Acquisition Loan from UMTA for the MBTA to purchase some 145 miles of former Penn Central rights-of-way. The MBTA's share of the initial budget amounts to \$11,168,750.

\*CATENARIES: the overhead cables supplying electricity to AMTRAK trains.

\*CATENARIAS: los cables que proveen electricidad a los trenes.



Digitized by the Internet Archive  
in 2014



# SWCP TRAINING PROGRAM

The Summer of '78 was a memorable experience for 29 young Southwest Corridor residents who participated in the Educational Training Program sponsored by the MBTA. During the course of ten weeks, the trainees were exposed to the world of design, construction, public transportation and related professions. The Training Program provided summer jobs for high school students as they worked in various engineering, architecture and landscape architecture offices. Seventeen year-old Jorge Castro from Jamaica Plain has been working at the geotechnical engineering firm of Haley and Aldrich and says, "It's a step ahead for me. I've been learning a lot about drafting and soils." In addition to being pleased with his performance, the staff liked Jorge so much that they want to hire him.

"It's different from most summer programs," says Tony Dodds, a 17-year old resident of the South End; "aside from earning money, I'm learning something and having fun doing it." Tony worked at Wallace, Floyd, Ellenzeig, Moore, Inc., Architects and Planners in Cambridge.

In addition to their job placements, the trainees' exposure to the professions was supported by a Transportation Seminar and several design related workshops that provided the basis for the programs' educational curriculum component.

Every Thursday during Transportation Seminar, practicing professionals presented concepts and methods of operation encompassing their respective areas of expertise.

The presentations were supplemented by transportation-related films, slide shows, group design exercises, and a variety of field trips. The field trips consisted of visits to the office and laboratories of Bolt, Beranek, and Newman; and Haley and Aldrich; tours of the construction site of the Red line Extension to South Braintree; visits to the MBTA Cabot Center and the Riverside LRV Terminal; a train

ride in the Midlands Division; and a session with professors of engineering and architecture at MIT.

During the course of the summer, the trainees also learned basic techniques involved in model-building, photography, and drafting and graphics. They built models of various station sites along the Corridor, learned how to use 35 mm cameras and the application of photography to the design professions; and became familiar with drafting methods, tools, and materials.

Seventeen-year-old Shirley Hawley of Jamaica Plain enjoyed the workshops the most, especially photography. "I'm seriously considering photography as a career," she says. The photography workshop was also of prime importance to the South End's John Chin as it provided support for his job placement at Landslides, an aerial photography firm.

Karen Chandler, also of the South End, particularly enjoyed the model workshop. She says, "I love looking at our model and knowing that we did it all. It's a source of pride."

Trainees in good standing who have an interest in the design professions will be allowed to continue in the program during the fall. A limited number of places will be available for new high school applicants. Twenty slots will be added for youths aged 16 to 21 years who are unemployed or have dropped out of high school. For the fall SWCP/ETP, an increase in the total number of trainees to fifty is expected. For more information, call Rodney Jackson, 722-5903.

## Graduation...

(cont. from p. 1)

the ceremony were: Warren Higgins, MBTA Construction Director; Ted Landsmark, MBTA Board Member; James Corbin, MBTA Director of Affirmative Action/Equal Employment Opportunity; and Rodney Jackson, Program Coordinator.



# "I AM LEARNING SOMETHING AND HAVING FUN"



# PROGRAMA DE ADIESTRAMIENTO

El verano del '78 será siempre un recuerdo memorable para los 29 jóvenes residentes del Corredor que participaron en el Programa de Adiestramiento Educativo auspiciado por la MBTA. Los estudiantes pasaron diez semanas aprendiendo sobre el mundo del diseño, construcción, transporte pública y otras profesiones relacionadas al diseño del Corredor.

Jorge Castro de Jamaica Plain, un joven de 17 años que trabajó en la firma de ingeniería geotécnica de Haley and Aldrich, nos dijo: "Es un paso adelante para mí." He aprendido bastante sobre delineación y sobre subsuelos." El personal de la firma quedó tan satisfecho con Jorge, que además de alabar su trabajo, le ofrecieron empleo.

"Es distinto a la mayoría de los programas de verano," dice Tony Dodds, un joven de 17 años residente del South End; "además de ganar dinero estoy aprendiendo mucho y me estoy divirtiendo al hacerlo." Tony trabajó en la firma de Wallace, Floyd, Ellenzeig, Moore, Inc. arquitectos y planificadores de Cambridge.

Además de trabajar en distintas firmas de asesores técnicos, los estudiantes aprendieron sobre las profesiones de diseño a través de un programa docente que incluía conferencia y una serie de talleres prácticos en distintas áreas de diseño.

Cada jueves, en un seminario de transporte, un profesional hizo una presentación de los conceptos y métodos envueltos en su área de especialización.

Las presentaciones fueron suplementadas por películas sobre problemas de transporte, exposiciones de diapositivas, ejercicios colectivos de diseño y giras a diferentes lugares. Entre los lugares que se visitaron en las giras estuvieron los laboratorios de Bolt, Beranek and Newman y de Haley and Aldrich, la construcción

de la extensión de la línea roja de tránsito a South Braintree, el Centro de Operaciones Cabot de la MBTA, el terminal LRV de Riverside, un viaje en tren por la extensión de Midlands, y una sesión con profesores de arquitectura e ingeniería en MIT.

Durante el verano, los estudiantes también aprendieron las técnicas elementales de construcción de maquetas, fotografía y gráfica y delineación. Construyeron maquetas de varios lugares en el Corredor, aprendieron a usar cámaras de 35 mm; la aplicación de la fotografía a las profesiones de diseño; y se familiarizaron con los instrumentos, materiales y métodos del dibujo técnico.

Shirley Hawley de Jamaica Plain, de 17 años, dice que lo que más le gustó fueron los talleres, especialmente el de fotografías: "Estoy seriamente considerando una carrera en fotografía", añade. John Chin, del South End, también aprovechó la fotografía ya que le sirvió de base en una firma de fotografía aérea.

A Karen Chandler, también del South End, le gustó más el taller de maquetas. Dice, "me encanta mirar nuestra maqueta y saber que la hicimos toda nosotros; me siento orgullosa".

Aquellos participantes que aprobaron el programa y tienen interés en las profesiones de diseño se les permitirá continuar en el programa a partir del otoño. Hay además un número limitado de puestos para estudiantes de escuela superior. Se añadirán veinte puestos para jóvenes entre 16 y 21 años que estén desempleados y se hallan salido de la escuela sin terminar. Se espera que el número total de participantes del Programa de Adiestramiento Educativo aumente a 50 en el otoño. Para más información llame a Rodney Jackson, al teléfono 722-5903.

(continúa de la pag. 1)

mientras observaban las maquetas, planos y exposiciones de dispositivos que produjeron los estudiantes durante el verano.

Anthony Pangaro, administrador del Proyecto del Corredor, comenzó la ceremonia con una bienvenida a los presentes, expresando su satisfacción en los logros realizados por los estudiantes y reafirmando el compromiso de la MBTA a continuar el Programa de Adiestramiento Educativo.

El Secretario Estatal de Transportación, Fred Salrucci, dijo que las mejoras físicas en la ciudad son importantes, pero que el bienestar social de la gente es el factor más importante. Salvucci además añadió que el programa de Adiestramiento Educativo es un ejemplo de cómo las mejoras físicas pueden llevarse a cabo incorporando la participación de los que están afectados por un proyecto de construcción.

Jaci Hall, de Wallace Floyd, Ellenzeig, Moore, Inc., presentó una exhibición de diapositivas detallando el Programa de Verano.

Mientras Roberto Kiley, presidente del MBTA le otorgó a cada estudiante un "certificado de Terminación del Programa, se enseñaron las diapositivas de las actividades de cada estudiante y Lydia Mercado de WFEM leyó un narrativo sobre cada estudiante.

Otros que participaron en la ceremonia fueron: Warren Higgins, director de construcción del MBTA, Ted Landsmark, miembro de la junta directiva del MBTA; James Corbin director de Acción Afirmativa e Igualdad de oportunidades de Empleo en la MBTA, y Rodney Jackson, Coordinador.

# WHAT IS SURVEYING? ¿QUE ES LA AGRIMENSURA?

On projects such as the Southwest Corridor, surveyors are usually the first people to start working on the actual construction site and the last to leave. Surveyors begin by preparing control surveys and, after all construction is completed, they take final cross-sections. Their work in the field often takes them beyond the limits of actual or proposed construction.

Just as a tunnel constructed from both sides of a mountain must meet in the middle with the correct alignment and elevation, this transit project, starting at many different points, must also meet with proper alignment and elevation. To insure this will happen, control surveys tying into a known system have been established. Some of these known points may be miles away from the Southwest Corridor Project and involve night survey work to eliminate problems caused by heat waves and vibrations caused by moving equipment.

Now that the control survey has been completed, baseline surveys are currently being laid out along existing sidewalks or streets. These baselines are tied into the control survey. They usually extend several hundred feet beyond any proposed construction, so that they may easily be re-established during and after construction.

Working from the baseline, the surveyor will locate all streets, sidewalks, houses, trees, poles, manholes, etc. Every fifty feet along the baseline, the surveyor will measure elevations perpendicular to the baseline. The perpendicular elevations are called cross-sections. Wherever possible, cross-sections are taken beyond the limit of proposed construction so that during design, the engineer can study the existing drainage. At this time, the surveyor also takes house sill elevations and locates all basement windows.

The baselines are now being laid out on plans in the Section Engineer's offices, and all location in-

formation and cross-sections are being plotted from the baselines. Final designs will be superimposed on the base plans and cross-sections and contract documents will be prepared. The engineer uses these to prepare quantity and cost estimates.

By law, any property that requires a fee-taking or permanent easement must be surveyed; and it is expected that this work will be conducted between October and April. All property corners must be established in the field and tied into a baseline. To establish the property corners, it is often necessary to locate property corners on parcels far removed from the actual parcel to be surveyed.

Construction surveys, which will commence at a later date, will begin with locating and setting elevations of construction borings. Later, construction surveys will include laying out construction centerlines, drainage pipes, etc. and locating proposed bridge abutments and piers. Except for re-establishing baselines, all survey work at this time will be within the construction limits of the project.

After the completion of all construction, "as built" surveys will be taken. These will locate all final construction and include final cross-sections. These surveys are used to establish final quantity estimates and final payments to the contractor.

## SEPTEMBER & OCTOBER

Surveying, begun during the month of September, is continuing throughout the Corridor during October. Cullinan Engineers, the firm in charge of surveying, will produce topographical and property maps from the information gathered. In each section the section engineers will review the measurements.

There will also be an ongoing investigation of subsoil conditions of the site for Roxbury Community College to the east of Columbus Avenue in Section II.

En proyectos como el Corredor del Suroeste, los agrimensores son casi siempre los primeros en llegar y los últimos en irse de un sitio de construcción. Comienzan tomando medidas de control y al terminar la obra toman las medidas para las secciones finales. Su trabajo los lleva a menudo más allá de los límites del proyecto.

Así como la construcción de un túnel comienza de ambos lados de una montaña para encontrarse en el centro con alineación y perfil correctos, la construcción de esta línea de tránsito se comenzará en numerosos lugares y hay que asegurar que los rieles se encuentren en puntos precisos. Para que esto suceda, se han tomado unas medidas de control "atando" el corredor a unos lugares ya establecidos, que servirán de referencia. Algunos de estos puntos de referencia pueden quedar a millas de distancia del Corredor lo que ha llevado a que parte del trabajo de agrimensura se haga de noche para eliminar problemas causados por las vibraciones del equipo que opera de día en la ciudad. Este proceso se llama agrimensura de control.

Ahora que se ha completado esta primera etapa, se están tomando medidas "de base" en calles y aceras existentes. Estas medidas que forman la línea de base establecen puntos con una relación conocida a los puntos de control; por lo general se extienden como doscientos pies a ambos lados del Corredor, para que sea fácil restablecerlos durante la construcción y después.

Basándose en medidas "de base", los agrimensores localizan todas las calles, aceras, casas, árboles, postes, bocas de alcantarillado, etc. Cada cincuenta pies en la línea de base, los agrimensores toman elevaciones perpendiculares a ésta, que llevan el nombre de secciones perpendiculares, se extienden si es posible más allá de las líneas de construcción para que los ingenieros puedan estudiar el drenaje. También se localizan todas las ventanas de las casas en la vecindad.

Los ingenieros están en el proceso de trazar las

líneas de base en planos y de tomar secciones perpendiculares. Con estos planos y datos se preparan los documentos finales en que se basan los contratos y los estimados de los ingenieros.

Legalmente se tiene que medir cualquier propiedad que sea físicamente afectada por el proyecto. Esto requiere que se midan numerosos edificios y propiedades, algunos bastante lejos de las parcelas afectadas. Este trabajo se está llevando a cabo en la actualidad.

La agrimensura de construcción, que se llevará a cabo más tarde, comienza por localizar los lugares de excavación y establece todos los puntos importantes para el proyecto, tales como tuberías de drenaje, puentes, etc. En este período se medirá fuera de los límites del proyecto sólo para reestablecer la línea de base.

Después de completada toda la construcción, se mide de nuevo todo el terreno para establecer planos precisos del resultado; estas medidas se usan en los estimados finales y en los pagos finales a los contratistas.

## SEPTIEMBRE Y OCTUBRE

Durante los meses de septiembre y octubre, se estarán llevando a cabo investigaciones de agrimensura a través del Corredor. La firma de Cullinan Engineers, encargada de este trabajo, producirá mapas topográficos y de propiedades en el corredor. En cada sección, los asesores coordinadores se encargarán además de revisar las medidas tomadas en el terreno.

Este trabajo lo lleva a cabo la firma de KE/FST en la sección I; la firma de F. R. Harris, Inc. en la Sección II y la firma de HNTB en la Sección III.

Además, se está investigando el subsuelo del solar que yace al este de la Avenida Columbus en Roxbury, con el propósito de evaluar las condiciones del terreno para los cimientos de los edificios del Colegio Comunal de Roxbury, que ocupará este sitio en un futuro no muy lejano.





# BUILDING SOUTH COVE TUNNEL

The construction of the South Cove Tunnel continues in the area between the Massachusetts Turnpike and the railroad tracks in Section I of the Corridor. The landmarks in the background of the photographs above and to the right give the reader a good idea of where construction is taking place. The tunnel will connect the depressed right of way running the length of the Corridor to the existing Washington Street subway tunnel.

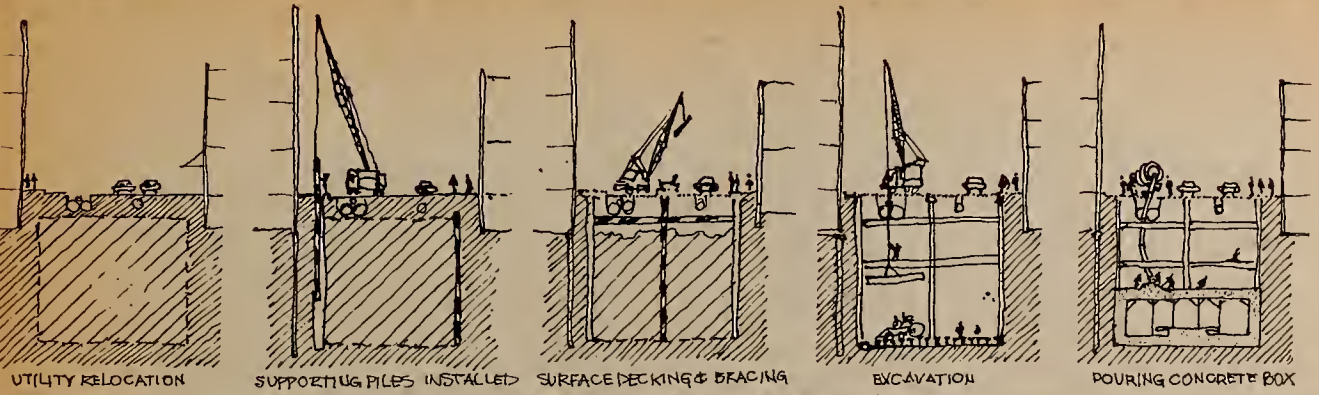
As can be also seen from the photographs, the tunnel is being built by the "cut and cover" method. Steel sheet piles are driven to form temporary walls, the land is excavated, and a



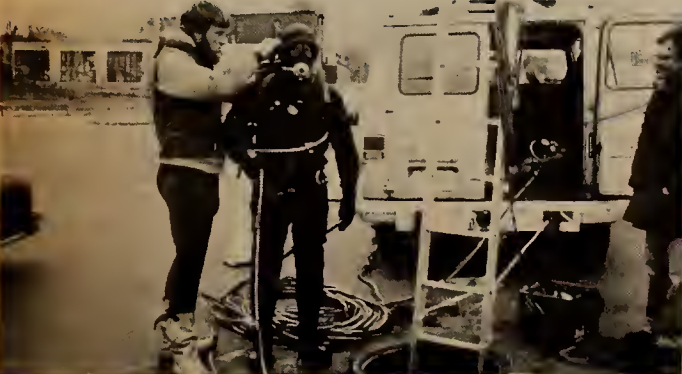
re-inforced concrete, water-proof box section tunnel is built inside. The ditch will be then covered over and the

turnpike surface rebuilt. The tunnel is the first part of the Southwest Corridor Project to enter actual

construction. It is expected that the construction of the entire project will be finished in 1983.



Deep Cut methodology to be used in Section I is similar to South Cove construction method.



What is this diver doing in the middle of Columbus Ave?



Studying the Stoney Brook Culvert.\*

\*CULVERT: A large underground pipe carrying a sewer or a creek.

# NEIGHBORHOOD COMMITTEE REPORTS

## INFORMES DE COMITÉS DE VECINDARIO



### Section I Neighborhoods

The Neighborhood Committee/Cover Task Force is the forum in which residents work with the landscape architects, planners, and the MBTA to plan activities and landscaping for the Cover between Dartmouth Street and Massachusetts Avenue.

Residents met on July 27 to prepare their recommendations to the MBTA on what activities and landscaping should be programmed for the Cover. They also discussed the location of ventilation equipment. Over the past several months residents have discussed the treatments that would be appropriate for the ends of their streets and what the impacts of the design for security, maintenance, and privacy on abutters might be. This meeting culminated the programming process and produced the following recommendations:

**Massachusetts Avenue area:** first priority is for the Horticultural Society to use the area for a demonstration garden for urban areas. If this use cannot be accommodated, then the residents would like an unstructured play area.

**Albemarle Street:** a sitting area which is step-

ped up to meet the 6'-8" height of the transit cover, planted with trees, and with no access from the Cover.

**Wellington Street:** a tot lot with sitting areas to be a focal point for both Albemarle and Wellington Streets; a water fountain should be included.

**Blackwood Street:** A sitting area with trees; no access from the Cover.

**Claremont Park:** victory gardens on the deck; a paved area with some planting.

**Cumberland Street:** paved area (no benches) with trees and with no access from the Cover.

**Greenwich Park:** paved and planted areas where the street joins the Cover.

**West Rutland Square:** a sitting area next to the tennis court.

**Claremont Street** will be the subject of a "mini-meeting" for the Claremont neighborhood.

**West Newton Street:** an overlook at street level and a sloping path down to the deck on both sides of the street.

**Braddock Park:** connection to the alley between Braddock Park and West Newton Street.

**Follen Street:** a paved

area with trees and tot lots on the center deck.

**Holyoke Street:** tot lots for several age groups with nearby sitting areas.

**West Canton Street:** a loop of Carleton Street between Yarmouth and West Canton Street to eliminate through traffic.

**Harcourt Street:** access to the Cover from a paved area planted with trees.

**Yarmouth Street:** trees and sitting areas at the Carleton Street loop.

The landscape architects and engineers need to determine whether the suggestion of a cul-de-sac for Greenwich Park or dead ending the other side streets would work. If not, Claremont Street would curve across from Claremont Park.

In October each of these ideas will begin to be developed as detailed design by the Section I landscape architects, Moriece and Gary.

The Section I neighborhood committee met on July 19 to review the basic station concepts, ventilation for the covered trackway, and the system-wide elements. The meeting gave residents a good chance to see how the individual concepts

will work together to form a whole.

The station architects, Henry Wood from Kallmann, McKinnell, Wood/Bond Ryder (KMW/BR) and Carmen Garufo of Wallace, Floyd, Ellen-zweig, Moore (WFEM), explained their designs for Back Bay and Massachusetts Avenue stations respectively. Their verbal "walking tour" through the stations demonstrated the way that the stations are organized and how they function. Back Bay's concept also included ideas on how the design will be completed. The concourse linking Dartmouth and Clarendon Streets received a round of applause.

### en español

La actividad principal del comité de vecindario de la sección I en estos meses ha sido trabajar con los planificadores, arquitectos paisajistas y planificadores para planificar el diseño, jardinería y actividades en la cubierta de la vía entre las calles Dartmouth y la avenida Massachusetts.

El pasado 27 de julio los residentes se reunieron para preparar sus recomendaciones sobre la cubierta. Los temas principales fueron el diseño del equipo de ventilación y el diseño de la cubierta al final de las calles adyacentes a esta.

Se prepararon una serie de recomendaciones para cada lugar en la cubierta, descritas en la versión de inglés. (Si está interesado en la versión en español, llame a Lydia Mercado al teléfono 864-3500).

En octubre, los arquitectos paisajistas de la sección I, Moriece & Gary, detallarán estas ideas y les darán forma.

Anteriormente, el 19 de julio, el comité se reunió para discutir los esquemas recomendados para las estaciones, la ventilación de la vía, y los elementos de diseño consistentes a través del sistema.

Los arquitectos de las estaciones presentaron sus esquemas y demostraron la organización y funcionamiento de éstos, así como las posibilidades para elaborar y completar los diseños.

Right: Site of the new Southwest Corridor Field Office, on Centre Street, Jamaica Plain. The firm of Howard, Needles, Tammen and Bergendoff, Section III Designers, operates the storefront.



## Section II Neighborhoods

Madison Park High School was the setting for a Section II Neighborhood Committee Meeting.

After several SATF meetings, all participants were given the opportunity to review the other transit stations in Section II, as well as to further review system-wide elements that would affect the final design of the entire line.

Participants were shown slides of both proposed line and platform elements. Included were walls, fences, catenaries, signals, benches, trash receptacles, and more.

Following the system-wide elements presentation, the three teams of station architects presented updates on their individual stations. It was very apparent that each station has an identity of its own and differs significantly from station area to station area. Participants at the well-attended meeting were basically in agreement on the designs presented to date. No major issues were raised, and most SATF representatives felt that design progress had taken into consideration issues raised at previous SATF meetings.

This meeting concentrated on system-wide elements and station design. In September or October, a

Section II Neighborhood development meeting will take place to review development progress to date.

## en español

El Comité de Vecindario de la Sección II (Roxbury) se reunió en Madison Park High School en julio.

Después de numerosas reuniones de los SATFs, los participantes tuvieron la oportunidad de revisar conjuntamente el diseño de las tres estaciones de la sección, así como los elementos de diseño consistentes a través del sistema, que incluyen paredes, cercas, catenarias, señales, bancos, receptáculos de basura y otros.

Los equipos de arquitectos diseñando las tres estaciones hicieron sus presentaciones. Se hizo aparente que cada estación tiene una identidad propia y que hay una variedad significativa entre ellas. Los participantes indicaron su aprobación de los elementos básicos de cada estación y señalaron que los issues discutidos en reuniones previas habrían sido tomados en consideración en los diseños finales.

En septiembre y octubre se llevará a cabo una reunión de este comité para discutir problemas relacionados al desarrollo.

## J.P. Field Office Opens

Howard Needles Tammen & Bergendoff (HNTB), the Section III (Jamaica Plain) Designer of the MBTA's Orange Line Southwest Corridor Project, is pleased to announce the opening of its community participation field office at 658 Centre St., Jamaica Plain. The office will be an exhibition space for the design work in progress for the project, including the architecture of the Boylston, Green and Forest Hills Stations, landscape architecture and engineering. In addition, it will be a convenient place for Jamaica Plain residents to meet with Section III community planners Regla Coleman and Don Grinberg while they are shopping along Centre Street.

Residents and businessmen

of Jamaica Plain, in addition to participating in the Station Area Task Forces, can drop by the office to find out more information about the SWCP and to offer their informal comments to the designers. (Formal comments should be made at the SATF meetings.) The field office, located opposite the Jamaica Plain fire house on Centre St., will be open Tuesday and Friday from 9:00 a.m. to 5:00 p.m., and other occasional hours.

For further information concerning the Southwest Corridor Project, call Donald Grinberg or Regla Coleman, Section III planners, at 267-6710, or stop by the field office at 658 Centre St., Jamaica Plain at the times indicated above.

## Abre Oficina en J.P.

Los diseñadores de la Sección III del Corredor, la firma Howard Needles Tammen and Bergendoff tienen el placer de anunciar la apertura de sus oficinas para participación comunal en el 658 de la calle Centre en Jamaica Plain. La oficina servirá de espacio de exhibición para el proceso de diseño del proyecto, incluyendo las estaciones de Boylston, Green y Forest Hills, la arquitectura paisajista y el trabajo de ingeniería.

Será además un lugar conveniente para que los residentes de Jamaica Plain puedan visitar a los planificadores de la sección III.

Los residentes de Jamaica Plain, además de participar en los Comités de Estación (SATF) pueden pasar por la oficina para averiguar más sobre el proyecto y aportar sus sugerencias. La oficina, localizada frente a la casa de bomberos, estará abierta los martes, jueves y viernes de 2 p.m. a 5 p.m.

## Section III Neighborhoods

On July 26, 1978, various members of the three Section III Station Area Task Forces and other interested citizens met at the Agassiz School in Jamaica Plain to review a presentation on system-wide project components and to receive an update on individual station designs. Stull Associates, Inc., coordinating consultant architects and urban designers for the MBTA's project, explained that a key principle of their design philosophy was to integrate technical and aesthetic concerns in order to create pleasing station environments. Stull's design proposal was illustrated to show how system-wide

continuity at the platform level would counterbalance and complement the individual designs of the stations. Jamaica Plain residents are very interested in maintaining a continued input into the design of the platforms, and feel very strongly about consideration such as lighting, shelters, provisions for the handicapped, security, and the sense of station identity at the platform level.

The second half of the meeting included status-report presentations by each of the station architects. Frederick Kubitz (Kubitz & Pepi, Inc., architects of the Boylston Street station) and Sy Mintz (Mintz Associ-

ates/The Leon Bridges Co.) showed the "milestone" schematic designs of their respective stations. Included were photographs of study models which indicated items like natural light and materials, which would be discussed during SATF meetings in the fall. A presentation of the recommended schematic plan of the Forest Hills Station was also reviewed.

## en español

El pasado 26 de julio de 1978, miembros de los tres Comités de Estación (SATF) de la sección III, así como otros ciudadanos interesados, se reunieron conjuntamente en la escuela Agassiz en Jamaica Plain para revisar el diseño de componentes unifor-

mes a través del sistema y recibir un informe sobre el progreso del diseño de las tres estaciones.

Stull Associates, Inc., los asesores a cargo de coordinar la arquitectura y el diseño ambiental explicaron que el principio clave de su filosofía de diseño es el de integrar preocupaciones técnicas y estéticas para crear un ambiente agradable en las estaciones. La propuesta de diseño de Stull ilustró cómo un diseño uniforme a nivel de las plataformas puede contrapuntear y complementar el diseño individual de cada estación.

La segunda mitad de la reunión incluyó una presentación del estado del trabajo de cada uno de los arquitectos

## Section II Planner Planificadora de la Sección II

Dee Primm, F.R. Harris  
65 Long Wharf  
Boston, MA  
Tel. 723-1300

## Section III Planner Planificador de la Sección III

Don Grinberg, HNTB  
Suite 3050, Prudential Center  
Boston, MA 02119  
Tel. 267-6710

# FROM THE PROJECT MANAGER

**T** MASSACHUSETTS BAY TRANSPORTATION AUTHORITY

Southwest Corridor Project  
131 Clarendon Street, Boston, MA 02116  
(617) 722-5834 (617) 522-6071

The award of \$486 million for the Southwest Corridor Project has a special significance. The grant is recognition of a unique project that could only have been made in Boston. The first to rise out of the debris of abandoned highway clearance and the first to exchange highway funds for transit, the Southwest Corridor from its inception has been designed to regenerate the city's neighborhoods. One element the grant award brings us is certainty -- certainty that the Corridor neighborhoods will be reconstructed and that homeowners and businessmen can make improvements that will not be lost. There can be no doubt that the Southwest Corridor Project is real, and that in itself is reward for all the time and effort invested by those who have been so faithful to participation in literally hundreds of public meetings. Thank you for staying with it for all these years.

*Anthony Pargaro*

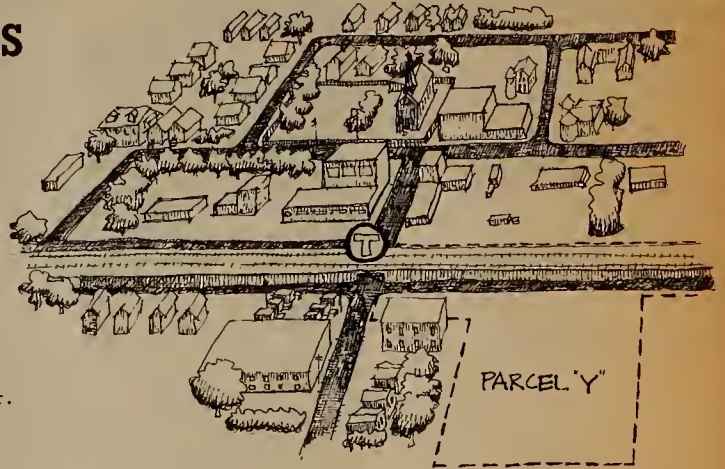
## DESCRIPCION DE PARCELAS

Los Comités de Estaciones (SATF's) han estado discutiendo algunas de las preguntas referentes al desarrollo del Corredor.

Como parte del esfuerzo de asesorar al SATF en issues de desarrollo, Charles Hilgenburst Associates consultores a cargo de desarrollo, han preparado una "Descripción de las parcelas." Este documento analiza cada parcela, con potencial

de desarrollo, la estudia en el contexto de las comunidades a su alrededor, resume su potencial para vivienda, comercio, industria, etc. y sugiere la escala de desarrollo que parece factible.

A continuación hay un resumen del proceso usado para hacer esto, usando una parcela imaginaria en el Corredor.



### FASE I: la comunidad

Propósito:

La fase I examina las comunidades del Corredor y contesta una serie de preguntas sobre cada área. Preguntas típicas son:

- 1) ¿Cuál es su historia reciente?
- 2) ¿Cuál es la composición de su población por edad, empleo, raza, etc.?
- 3) ¿Cuál es su estándar de vida?
- 4) ¿Qué uso tiene el terreno?

- 5) ¿Cómo está organizada la transportación (calles principales, etc.)?
- 6) ¿Qué tipo de desarrollo desean los residentes?

PRODUCTO

Respondiendo a issues como estos, se llegó a un entendimiento general de los factores que determinan el desarrollo, incluyendo los deseos y necesidades de la comunidad.

### FASE II A: posibilidades

¿Cuál es el potencial de desarrollo de cada comunidad?

PROPOSITO

En esta fase se usó la información recolectada en la fase I para analizar lo que se puede construir en cada parcela (por ejemplo: vivienda, oficinas, comercios, parques, etc.). Estos "usos potenciales" se midieron a base de los siguientes criterios:

- 1) Tamaño de la parcela
- 2) Tráfico adyacentes, tanto de peatones como de vehículos; capacidad de estacionamiento.
- 3) Tipo y tamaño de edificios permitido por el código de zonas.
- 4) Deseos de la comunidad.

DESCRIPCION DE LA PARCELA

El tipo de desarrollo apropiado para la parcela "Y" es vivienda familiar

de precio moderado, con la posibilidad de comercio al detalle en la calle "Main St." Los residentes del área están muy interesados en vivienda para esta parcela, debido al crecimiento de la población.

PRODUCTO:

El resultado de esta fase es una evaluación del desarrollo factible en cada parcela (en contraste con el desarrollo deseable). Basado en esto se llegó a un número limitado de usos propuestos para cada parcela. Estos usos se discutirán con la comunidad y con varias agencias para asegurar que todos los issues pertinentes a cada uso se estudiarán adecuadamente.

### FASE II B: estrategia

¿COMO SE PUEDE IMPLEMENTAR EL DESARROLLO ADECUADO?

PROPOSITO:

Esta es la etapa actual de trabajo. Después de identificar los usos propuestos para cada parcela, se le pedirá a los residentes que expresen sus opiniones sobre el tipo de desarrollo que prefieren.

En los casos en que se decida desarrollar una parcela, se decidirá por una estrategia de implementación, basándose en preguntas tales como:

- 1) ¿ Como se va a financiar el proyecto?
- ¿ Hay financiamiento

público disponible?

- 2) ¿Cómo se escogerá el promotor que desarrollará cada parcela?
- 3) ¿Qué controles debe haber sobre el desarrollo?

PRODUCTO

Este proceso ocurrirá primero en ciertas parcelas capaces de "acción temprana", que son aquellas alejadas de la construcción de las vías y otras circunstancias favorables. En estos terrenos habrán las primeras oportunidades de desarrollo de casas, tiendas, etc.

### FASE III: implementación

Esta fase concluye la planificación del desarrollo, e incluye el comienzo del proceso de desarrollo en ciertas parcelas designadas como de "acción temprana." Se prepararán una serie de "paquetes para promotores", basados en las descripciones de parcelas que se discutieron en los SATF, que ofrecerán a los promotores el tipo de información que necesitan para comenzar el desarrollo.

Esta información incluye datos sobre las posibilidades financieras para la parcela, así como los controles que la comunidad haya recomendado al coordinador de planificación para ser impuestos al proceso de desarrollo, controles tales como el tipo de uso recomendado, altura máxima de los edificios, cantidad de estacionamiento, etc., para cada parcela bajo consideración.

